

1/5/1

DIALOG(R) File 347:JAPIO
(c) 2004 JPO & JAPIO. All rts. reserv.

06559751 **Image available**
VALVE UNIT OF SUPERCHARGED ENGINE

PUB. NO.: 2000-145484 A]
PUBLISHED: May 26, 2000 (20000526)
INVENTOR(s): FUJIOKA YUKIHIRO
APPLICANT(s): HINO MOTORS LTD
APPL. NO.: 10-318450 [JP 98318450]
FILED: November 10, 1998 (19981110)
INTL CLASS: F02D-013/02; F02D-023/00

ABSTRACT

PROBLEM TO BE SOLVED: To provide a simply structured valve unit which is capable of improving fuel efficiency by performing optimal control of the air charge amount irrespective of operation state of the engine.

SOLUTION: A supercharged engine is provided with a turbo-charger and a cam shaft 2 for driving intake valve and exhaust valve. The supercharged engine is provided with a timer 6 for changing rotational phase of the cam shaft 2 with respect to the crank shaft 1, and a control unit 5 for controlling the timer 6 in response to the operation state of the engine. As a result, the excessive amount of air supply is restrained at the high rotational area or low load area while securing the air charge amount at the other area. Accordingly, the fuel efficiency of the supercharged engine can be improved by performing optimal control of the air charge amount.

COPYRIGHT: (C)2000,JPO

1/5/1

DIALOG(R) File 351:Derwent WPI
(c) 2004 Thomson Derwent. All rts. reserv.

013245141 **Image available**
WPI Acc No: 2000-417023/*200036*
XRPX Acc No: N00-311629

Moving valve apparatus for supercharged engine

Patent Assignee: HINO MOTORS LTD (HINM)
Number of Countries: 001 Number of Patents: 001
Patent Family:

Patent No	Kind	Date	Applicat No	Kind	Date	Week
JP 2000145484	A	20000526	JP 98318450	A	19981110	200036 B

Priority Applications (No Type Date): JP 98318450 A 19981110

Patent Details:

Patent No	Kind	Lan Pg	Main IPC	Filing Notes
JP 2000145484	A	4	F02D-013/02	

Abstract (Basic): *JP 2000145484* A

NOVELTY - A timer (6) changes the rotation phase of a camshaft (2) opposing to a crankshaft (1). A control unit (5) controls the timer corresponding to the running condition of an engine. The camshaft drives an intake valve and an exhaust valve according to the operation of a turbocharger.

USE - For supercharged engine.

ADVANTAGE - Improves the fuel consumption of the supercharged engine. Suppress the supply of excess air in high rotation region or low load region. Secures the amount of air supplied in other areas. Ensures optimum control of the amount of air supply.

DESCRIPTION OF DRAWING(S) - The figure shows the schematic block diagram of the moving valve apparatus for supercharged engine.

Crankshaft (1)

Camshaft (2)

Control unit (5)

Timer (6)

pp; 4 DwgNo 1/3

Title Terms: MOVE; VALVE; APPARATUS; SUPERCHARGED; ENGINE

Derwent Class: Q52; X22

International Patent Class (Main): F02D-013/02

International Patent Class (Additional): F02D-023/00

File Segment: EPI; EngPI

(19)日本国特許庁 (JP)

(12) 公開特許公報 (A)

(11)特許出願公開番号

特開2000-145484

(P2000-145484A)

(43)公開日 平成12年5月26日(2000.5.26)

(51)Int.Cl.⁷

F 0 2 D 13/02

識別記号

23/00

F I

F 0 2 D 13/02

テーマコード(参考)

B 3 G 0 9 2

H

23/00

K

審査請求 未請求 請求項の数 1 O.L (全 4 頁)

(21)出願番号

特願平10-318450

(22)出願日

平成10年11月10日(1998.11.10)

(71)出願人 000005463

日野自動車株式会社

東京都日野市日野台3丁目1番地1

(72)発明者 藤岡 幸博

東京都日野市日野台3丁目1番地1 日野
自動車工業株式会社内

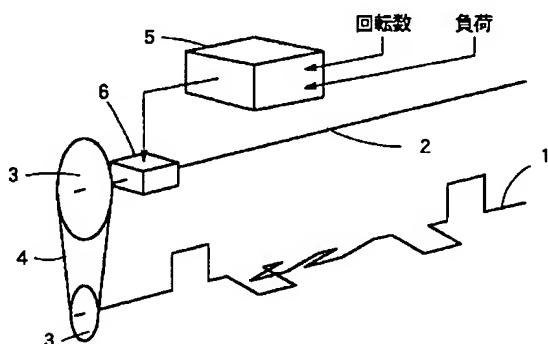
Fターム(参考) 3G092 AA11 AA18 DA01 DA02 DA08
DB03 EA03 EA04 EA17 FA24
GA05 GA06 HA11Z HA13X
HA13Z HE01Z

(54)【発明の名称】過給エンジンの動弁装置

(57)【要約】

【課題】 エンジンの運転状態に関係なく給気量を最適制御して燃費を改善することができる簡潔構成の動弁装置を提供する。

【解決手段】 ターボチャージャを設ける一方、インテークバルブおよびエキゾーストバルブを駆動するカムシャフト2を備えた過給エンジンにおいて、クラランクシャフト1に対するカムシャフト2の回転位相を変化させるタイマ6を設けるとともに、エンジンの運転状態に応答して前記タイマ6を制御するコントロールユニット5を設けたことにより、高回転域あるいは低負荷域での過剰空気の供給を抑制しつつ、他の領域での給気量を確保するというように、給気量を最適制御して過給エンジンの燃費を改善するようにした。



【特許請求の範囲】

【請求項1】 ターボチャージャを設ける一方、インテークバルブおよびエキソーストバルブを駆動するカムシャフトを備えた過給エンジンにおいて、クランクシャフトに対するカムシャフトの回転位相を変化させるタイマを設けるとともに、エンジンの運転状態に応答して前記タイマを制御するコントロールユニットを設けたことを特徴とする過給エンジンの動弁装置。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】 本発明は過給エンジンの動弁装置に係り、詳しくは、エンジンの運転状態に関係なく給気量を最適制御して燃費を改善するに適した動弁装置に関するものである。

【0002】

【従来の技術】 従来のエンジンの動弁装置としては、高速運転域においてインテークバルブの閉弁時期を遅延させ、あるいは、バルブリフト量を大きくして給気量を稼ぐようにしたものがある。

【0003】 しかしながら、このような動弁装置をそのままターボ過給エンジン、特に、インタークーラ付きのターボ過給エンジンに適用した場合は、高速域あるいは低負荷域での運転時に過剰の給気が供給されて燃費が悪化するという不具合がある。また、従来の動弁装置においては、インテークバルブもしくはエキソーストバルブのいずれか一方のバルブの開閉時期のみをコントロールするようになっていたために、バルブの開閉時期を制御することによる燃費の改善効果をさほど高くすることができないという問題もあった。

【0004】

【発明が解決しようとする課題】 本発明は上記実情に鑑みてなされたものであって、エンジンの運転状態に関係なく給気量を最適制御して燃費を改善することができる簡潔構成の動弁装置を提供することを課題としている。

【0005】

【課題を解決するための手段】 上記課題を解決するためには、ターボチャージャを設ける一方、インテークバルブおよびエキソーストバルブを駆動するカムシャフトを備えた過給エンジンにおいて、クランクシャフトに対するカムシャフトの回転位相を変化させるタイマを設けるとともに、エンジンの運転状態に応答して前記タイマを制御するコントロールユニットを設けたことを特徴としている。

【0006】

【発明の実施の形態】 以下に本発明の実施形態を図に基づいて詳細に説明する。図1は本発明に係る過給エンジンの動弁装置の一実施形態を示す概略構成図であり、図示しないターボチャージャを備えたエンジンのクランクシャフト1と図示しないインテークバルブを駆動するカムおよびエキソーストバルブを駆動するカムをそれぞれ

形成した共通のカムシャフト2をスプロケット3、タイミングチェーン4およびコントロールユニット5で制御されるタイマ6を介して連動させている。従って、インテークバルブおよびエキソーストバルブの開閉タイミングは、タイマ6により制御されるカムシャフト2のタイミング(位相)に応答して同時に制御される。

【0007】 コントロールユニット5は、図示しないセンサから出力されたエンジンの回転数および負荷などで代表される各種の運転情報を受信してエンジンの運転状態を判断し、タイマ6を制御する。また、タイマ6は、コントロールユニットから出力された制御信号に基づいてクランクシャフト1に対するカムシャフト2の回転位相を変化させるためのものであり、従来公知の油圧式タイマ、電子式タイマなどが用いられる。

【0008】 上記のような構成になる過給エンジンの動弁装置において、エンジンが運転されるとクランクシャフト1によりカムシャフト2が回転駆動されるために、図示しないインテークバルブおよびエキソーストバルブがそれぞれ所定の時期に開弁駆動される。

【0009】 図示しないセンサから出力された各種の運転情報に基づいてエンジンが例えば中速・中負荷の領域で運転されていると判断した場合は、コントロールユニット5がタイマ6に不作動信号を出力する。従って、この状態ではタイマ6は進角作用をせず、カムシャフト2はクランクシャフト1と全く同一の位相で回転し、例えば図2に実線で示したようにインテークバルブおよびエキソーストバルブを従来同様のタイミングで開弁作動させる。

【0010】 すなわち、タイマが進角作用をしない中速・中負荷領域での運転時は、従来同様に排気上死点の直前から吸気下死点の直後に亘ってインテークバルブを開弁させて給気量を確保して燃費を向上させる。

【0011】 ところで、このようにインテークバルブの開弁時期を吸気下死点の直後に設定した場合は、過給効率が高くなる高回転域あるいは多量の燃料を供給しない低負荷域での運転時は、吸気量が必要以上に多くなって燃費が低下することがある。

【0012】 しかしながら、本実施形態においては各種運転情報に基づいてエンジンが高速域あるいは低負荷域で運転されていると判断した場合は、コントロールユニット5から進角信号が出力される。そして、これにともなってタイマ6が進角作用をしてインテークバルブの開弁時期を早め、場合によっては図2に破線で示したように吸気下死点より前に変更する。

【0013】 また、上記のような進角作用によりエキソーストバルブの開弁時間が早められると、図3のP-V線図に破線で示したように燃焼室内の圧力(排気圧)の低下が速やかに行われてインテークバルブの開弁時点において燃焼室に残留する燃焼ガスの量が少なくなる。なお、図3において、○印はカムシャフト2が進角してい

ない場合のエキソーストバルブの開弁ポイントおよびインテークバルブの閉弁ポイントを示し、●印はカムシャフト2を進角させた場合におけるエキソーストバルブの開弁ポイントおよびインテークバルブの閉弁ポイントを示している。

【0014】すなわち、エンジンの回転数が低い場合はエキソーストバルブを遅く開弁させても充分に排気を行なわせることができるものであり、高回転域においてはカムシャフト2を進角させてエキソーストバルブを早期に開弁させれば排気圧を低下させることができるため燃費が改善される。

【0015】また、エンジンの回転数が低い場合はインテークバルブの閉弁時期を可能な限りに遅くして給気量を確保することが望まれるもの、過給効率が高くなる高回転域あるいは多量の空気を必要としない低負荷域での運転時には、カムシャフト2を進角させてインテークバルブの閉弁時期を早期に設定することにより、余剰空気の供給量を削減して燃費を改善することができる。

【0016】従って、エンジンの回転数および負荷などに応答してクランクシャフト1に対するカムシャフト2の回転位相を変化させれば、高回転域あるいは低負荷域での過剰空気の供給を抑制しつつ、他の領域での給気量を確保するというように、あらゆる運転条件のもとにおいても給気量を最適制御することができるために、過給エンジンの燃費を改善することができる。

【0017】上記実施形態ではエンジンの回転数および負荷に基づいてタイマを制御してカムシャフトの位相を変化させるようにしているが、例えばエンジンの加速度、アクセル開度、大気圧、過給圧あるいは外気温などの様々な各種条件に応じて進角度を補正してよりきめの細かい制御を行なわせることもできる。

【0018】また、カムシャフト2の進角度を段階的に変化させるコントロールユニット5およびタイマ6を設けた場合は、これらの構成を簡略化することができるが、カムシャフト2の位相を連続変化させるコントロールユニット5およびタイマ6を設けて燃費の改善効果を

より高くすることもできる。

【0019】なお、本発明は上記のようにターボ過給エンジンの燃費を改善するうえで有効であるが、特に、過給率が高いインタークーラ付きのターボ過給エンジンに適用することにより、より顕著な燃費改善効果を得ることができる。

【0020】

【発明の効果】以上の説明から明らかなように本発明は、エンジンの運転状態に応答してカムシャフトの位相を変化させることにより、過給エンジンにおいて懸念される高速域あるいは低負荷域での運転時の過剰空気の供給を抑制するようにしたものであるから、全運転域において給気量を最適制御して燃費を改善することができる。

【0021】また、インテークバルブおよびエキソーストバルブの開閉時期を同時に制御することにより所期的目的を達成することができるために、両バルブを駆動するカムシャフトを独立させて個別に制御する必要性がなく、両バルブを共通のカムシャフトで駆動するようにした簡潔構成のエンジンにも本発明を適用することができる。

【図面の簡単な説明】

【図1】本発明に係る過給エンジンの動弁装置の一実施形態を示す概略構成図である。

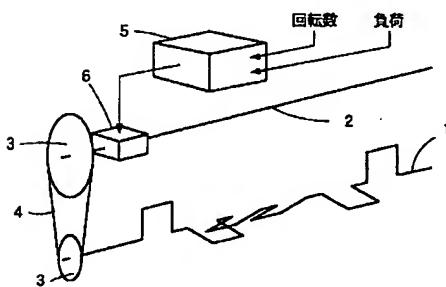
【図2】図1に示した実施形態によるバルブの開閉特性図である。

【図3】図1に示した実施形態による過給エンジンのP-V線図である。

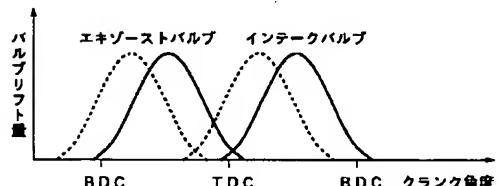
【符号の説明】

- 1 クランクシャフト
- 2 カムシャフト
- 3 スプロケット
- 4 タイミングチェン
- 5 コントロールユニット
- 6 タイマ

【図1】



【図2】



【図3】

